POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

ZWYCZAJE I KLAUZULE
(OPINIE)
W POLSKIM HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 3

WARSZAWA 1953

Tylko do użytku służbowego

SPIS RZECZY

1. Czy załadowca /frachtujacy/ odpowiedzialny jest za prawidłowe zasztauowanie, załadunek i umocowanie ładunku wewnatrz statku przy przewozie towaru na warunkach konosamentowych f.i.o.

2. Wyjasnienie instytucji "delivery order"

3. [redacted].

4. Odpowiedzialnosc za skutki /przeładunek posredni zamiast bezposredniego, składowe/ opoznionego nadejscia statku gdy warunkami konosamentu przewoznik zwolniony jest od takiej odpowiedzialnosci, a miedzy nim a załadowca istnieje oddzielna umowa w formie booking - note.

5. Kto ponosi koszty sztauerki sztuk ciezkich przy dostawie f.o.b. - załadowca, odbiorca czy tez własciciel towaru.

6. Ponoszenie dodatku swiatecznego od pracy na ladzie przy statkach liniowych ładujacych "as fast as ship can".

7. Okreslenie miejsca wydania załadowcy konosamentu przez przewoznika, kapitana statku lub agenta przewoznika.

8. Czy przeładowca jest obowiazany do ponoszenia kosztow zatrudnienia przedsiebiorstwa kontrolnego, gdy spedytor zleci kontrole opakowania uszkodzonego przy przeładunku a nastepnie naprawionego przez przeładowce.

9. Czy istnieje zwyczaj w portach polskich pozwalajacy spedytorowi odmowic odbiorcy zagranicznemu dodatkowego cechowania, wzmocnienia opakowania, przepakowania, itp. w przypadkach kiedy wykonanie tych czynnosci opoznia realizacje akredytywy.

10. Czy mozna wprowadzic praktyke inkasowania naleznych nam kwot z tytułu wystawienia konosamentu przy transakcjach f.o.b. przez maklerow i armatorow.

11. Kiedy powinien statek złozyc zastrzezenia co do ładunku.

P.I.H.Z. Nr.312, dn.20.V.1953 r. Nakład 350 egz. Format A4

1. Czy załadowca /frachtujący/ odpowiedzialny jest za prawidłowe zasztauowanie, załadunek i umocowanie ładunku wewnątrz statku przy przewozie towaru na warunkach konosamentowych f.i.o.

Przy klauzuli f.i.o. statek nie ponosi kosztu załadowania ani wyładowania ładunku zaś przy klauzuli f.i.o. and stowed nie jest zobowiązany również do rozmieszczenia i umocowania ładunku; te ostatnie czynności dokonywane są jednakże w/g wskazówek kapitana statku, a koszt ich ciąży na załadowcy.

2. Wyjaśnienie instytucji "delivery order"

Wedle przepisów polskich poszczególne dokumenty na okaziciela i dokumenty przenoszalne przez indos są wyczerpująco określone. W odniesieniu do "delivery order" przepisu takiego nie ma. Nie znaczy to, by powszechnie przyjęte zwyczaje międzynarodowe nie mogły w powyższej materii mieć zastosowania, gdyż one są źródłem prawa w przypadkach nieuregulowanych prawem pisanym. Można by więc uznać dopuszczalność "delivery order" w formie dokumentu na okaziciela lub dokumentu na zlecenie, lecz jedynie wówczas gdyby było stwierdzone, że instytucja ta jest stosowana powszechnie w stosunkach morskich i co do niej wytworzył się powszechnie przyjęty zwyczaj.

4. Odpowiedzialność za skutki /przeładunek pośredni zamiast bezpośredniego,składowe/ opóźnionego nadejścia statku gdy warunkami konosamentu przewoźnik zwolniony jest od takiej odpowiedzialności,a między nim a załadowcą istnieje oddzielna umowa w formie booking - note.

W przypadku niedotrzymania określonego w booking - note lub innej umowie terminu podstawienia statku liniowego,armator

odpowiada za skutki opóźnionego nadejścia lub nienadejścia statku wogóle za wyjątkiem przypadków, w których prawo zwalnia go od takiej odpowiedzialności.

5. Kto ponosi koszty sztauerki sztuk ciężkich przy dostawie f.o.b. - załadowca, odbiorca czy też właściciel towaru.

Według Incoterm'ów przez f.o.b. rozumie się dostarczenie towaru do burty statku. Porozumienia stron przy kontraktach sprzedaży f.o.b. co do kosztów sztauerki nie mogą mieć wpływu na prawa i interesy armatora. Ponieważ jednak w niektórych krajach, które nie respektują Incoterm'ów określenie f.o.b. jest rozmaicie rozumiane nawet w tym kierunku, że załadowca ponosi koszty sztauerki wskazane jest, by w kontraktach sprzedaży f.o.b. zamieszczano klauzule, iż sprzedawca nie ponosi kosztów sztauerki. Nie rozwiąże to kwestii uprawnienia armatora do pobierania odrębnych opłat za sztauerkę sztuk ciężkich, gdyż sprawa ta należy do umowy transportowej.

6. Ponoszenie dodatku świątecznego od pracy na lądzie przy statkach liniowych ładujących "as fast as ship can".

Przy przewidzianym w konosamencie za/wyładunku w dni świąteczne na żądanie armatora koszty pracy na lądzie przy istnieniu klauzuli "as fast as ship can sundays and holidays included" pokrywa wysyłający /załadowca/ wzgl. odbiorca. Celem uniknięcia ponoszenia tych kosztów należy wyraźnie zastrzec się w booking - note przy bukowaniu towaru.

7. Określenie miejsca wydania załadowcy konosamentu przez przewoźnika, kapitana statku lub agenta przewoźnika.

Miejscem wydania załadowcy konosamentu jest port załadowczy a nie biuro w siedzibie głównej przewoźnika.

8. Czy przeładowca jest obowiązany do ponoszenia kosztów zatrudnienia przedsiębiorstwa kontrolnego, gdy spedytor zleci kontrolę opakowania uszkodzonego przy przeładunku a następnie naprawionego przez przeładowcę.

Zarząd Portu w przypadku uszkodzenia przez niego przeładowywanego towaru i/lub jego opakowania, ponosi koszty ekspertyzy stanowiącej normalne następstwo uszkodzenia.

9. Czy istnieje zwyczaj w portach polskich pozwalający spedytorowi odmówić odbiorcy zagranicznemu dodatkowego cech[illegible], wzmocnienia opakowania, przepakowania i t.p. w przypadkach kiedy wykonanie tych czynności opóźnia realizację akredytywy.

W interesie polskiego eksportu leży uwzględnianie życzeń odbiorcy w możliwie najszerszym zakresie. Rozumie się, że te zarządzenia nadeszłe przed wykonaniem kontraktu przez sprzedawcę t.j. przy f.o.b. przed oddaniem towaru statkowi wymagają zgody sprzedawcy, której spedytor winien zasięgnąć. Jeżeli sprzedawca nie podnosi zastrzeżeń ani co do tych czynności ani z punktu widzenia ważności akredytywy spedytor powinien wykonać zlecenie odbiorcy, oczywiście na jego koszt.

10. Czy można wprowadzić praktykę inkasowania należnych nam kwot z tytułu wystawienia konosamentu przy transakcjach f.o.b. przez maklerów i armatorów.

Nie ma podstaw do inkasowania kwot należnych z tytułu wystawiania konosamentu przy transakcjach f.o.b. poprzez maklerów i armatorów.

11. Kiedy powinien statek złożyć zastrzeżenia co do ładunku.

Statek powinien zgłaszać załadowcy uwagi i zastrzeżenia odnośnie przyjmowanego towaru w trakcie jego ładowania na statek, w czasie gdy istnieje dostęp do towaru a stwierdzone usterki i ewent. ich usunięcie nie powodują dodatkowych trudności.